5) Indice de paginas

00522

Capi-tulo	Página		Fecha
1	Portada	1 - 1	98 07 01
		1 - 2	98 07 01
		1 - 3	2002 11 01
		1 - 4	98 07 01
2		2 - 1	98 07 01
		2 - 2	2002 11 01
3		3 - 1	98 07 01
		3 - 2	98 07 01
4		4 - 1	98 07 01
		4 - 2	98 07 01
		4 - 3	98 07 01
		4 - 4	98 07 01
		4 - 5	98 07 01
		4 - 6	
5		5 - 1	2004 07 01
		5 - 2	98 07 01
6	ACG-approv.	6 - 1	2004 07 01
	Blanco	6 - 2	98 07 01
7		7 - 1	98 07 01
		7 - 2	98 07 01
		7 - 3	98 07 01
		7 - 4	98 07 01
8		8 - 1	98 07 01
		8 - 2	2002 11 01
9		9 - 1	98 07 01
		9 - 2	98 07 01
		9 - 3	98 07 01
		9 - 4	98 07 01
		9 - 5	98 07 01
		9 - 6	98 07 01
10	ACG-approv.	10 - 1	2004 07 01
	ACG-approv.	10 - 2	2002 11 01
	ACG-approv.	10 - 3	98 07 01
	ACG-approv.	10 - 4	98 07 01
	ACG-approv.	10 - 5	2004 07 01
	ACG-approv.	10 - 6	2002 11 01
	ACG-approv.	10 - 7	98 07 01
	ACG-approv.	10 - 8	2004 07 01
	ACG-approv.	10 - 9	2004 07 01
	ACG-approv.	10 - 10	98 07 01
	ACG-approv.	10 - 11	98 07 01
	ACG-approv.	10 - 12	2003 03 01
	Blanco	10 - 13	98 07 01
	ACG-approv.	10 - 14	2004 07 01
	ACG-approv.	10 - 15	2004 07 01
	ACG-approv.	10 - 16	2004 07 01
	ACG-approv.	10 - 17	98 07 01
	ACG-approv.	10 - 18	98 07 01
	ACG-approv.	10 - 19	98 07 01
	ACG-approv.	10 - 20	98 07 01
	ACG-approv.	10 - 21	98 07 01
	Blanco	10 - 22	98 07 01
11		11 - 1	98 07 01
		11 - 2	98 07 01
12		12 - 1	98 07 01
		12 - 2	98 07 01
		12 - 3	2002 11 01
		12 - 4	2002 11 01
13	DOT-approv.	13 - 1	98 07 01
	FAA-approv.	13 - 2	98 07 01
14		14 - 1	2003 03 01
		14 - 2	2003 03 01
		14 - 3	2003 03 01
		14 - 4	98 07 01

Capi-tulo	Página	Fecha	Capi-tulo	Página	Fecha
15	15 - 1	98 07 01			
	15 - 2	98 07 01			
	15 - 3	98 07 01			
	15 - 4	98 07 01			
	15 - 5	98 07 01			
	15 - 6	98 07 01			
	15 - 7	98 07 01			
	15 - 8	98 07 01			
	15 - 9	98 07 01			
	15 - 10	98 07 01			

6) Listado de Correcciones

00521

Nº Actual	Capitulo	Páginas	Fecha de modificación	Aprobación	Fecha de aprobación por la autoridad	Fecha de inserción	Observacio. Firma
0	1÷5 7÷9 11÷15	Todas Todas Todas	98 07 01	no necesario		98 07 01	AA/HeC
0	6,10	Todas*	98 07 01	Versión Inglesa no necesario	Versión Aleman 1.7.1998	98 07 01	AA/HeC
1	1, 2 5, 6 8, 10 12	1 - 3 2 - 2 5 - 1 6 - 1 8 - 2 10 - 2 10 - 6 10 - 14 10 - 15 12 - 3 12 - 4	2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01	Versión Inglesa no necesario	2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01 2002 11 01		
2	6 10	6 - 1 10 - 12 10 - 14 10 - 15	2003 03 01 2003 03 01 2003 03 01 2003 03 01	Versión Inglesa no necesario	Versión Aleman 24.06.2003		
2	5 14	5 - 1 14 - 1 14 - 2 14 - 3	2003 03 01 2003 03 01 2003 03 01 2003 03 01	no necesario			
3	6 14	6 - 1 10 - 1 10 - 5 10 - 8 10 - 9 10 - 11 10 - 14 10 - 15 10 - 16	2004 07 01 2004 07 01 2004 07 01 2004 07 01 2004 07 01 2004 07 01 2004 07 01 2004 07 01 2004 07 01	Versión Inglesa no necesario	Versión Aleman 07.09.2004		
3	5	5 - 1	2004 07 01	no necesario			

* La nota de aprobación de las Autoridades de Aviación se refiere solo a los motores certificados del tipo 912A (TW 8/89), 912 F / S (TW) - AGC).

Capacidad de aceite:..................3 l (min. 2 l) (6.4 liq pt, min. 4,2 liq pt)

Consumo de aceite:...................máx 0,1 l/ h (0.2 liq pt/ h)

Viscosidad del aceite:

El uso de aceite multi-grado es recomendado.

◆ **NOTA:** El uso de aceites Multi-viscosos es menos sensible a las variaciones de la temperatura que los aceites Monogrado. Estos son satisfactorios para uso en todas las estaciones, aseguran la lubricación rápida de todos los componentes del motor en arranque en frío y se hace menos fluido a más altas temperaturas.

Tabla de lubrificantes (Ver figura 15)

Ya que el rango de temperatura de los grados SAE se sobreponen, no hay necesidad de cambio de la viscosidad del aceite por las corta duracion de las fluctuaciones de la temperatura ambiente.

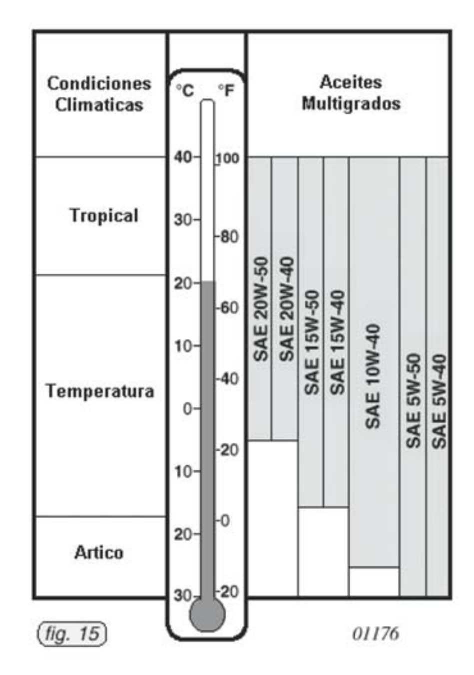


fig. 15

10.3) funcionamiento standard

Para garantizar la fiabilidad y eficacia del motor, observe cuidadosamente todas las instrucciones de operación y mantenimiento.

10.3.1) Comprobaciones Diarias

▲ **AVISO** : **¡Riesgo de quemaduras y escaldaduras!**
¡Hacer las Comprobaciones solamente con el motor en frío!

▲ **AVISO** : Apagar el encendido antes de girar la hélice.
Apague ambos circuitos de la encendido y calzar el avión. Tenga la cabina del piloto ocupada por una persona competente.

■**ATENCIÓN**: Atención : Si observa anormalidades (por ejemplo resistencia excesiva del motor, ruidos, etc.) es necesario inspeccionar el motor de acuerdo con el Manual de Mantenimiento. No ponga el motor en servicio antes de la rectificación.

Nivel del liquido Refrigerante:

■ATENCIÓN: Deben de ser observadas las especificaciones de la sección 10.2

- Verifique el nivel del liquido refrigerante en el **vaso de expansión**, rellene cuando sea necesario hasta el tope.

- El liquido refrigerante debe ocupar como mínimo 2/3 del vaso de expansión.

- Verifique el nivel del liquido refrigerante en la **botella de rebose**, rellenar cuando sea necesario.

- El nivel de liquido refrigerante debe de estar entre las marcas max. y min. O por lo menos 0,2 litros (0.4 liq pt).

Comprobación de los componentes mecánicos:

Gire la hélice a mano en la dirección de la rotación del motor varias veces y observe si el motor produce ruidos raros o una resistencia excesiva y compresión normal.

Reductora

- **Versión si embrague de fricción:**
  No es necesario mas comprobaciones

- **Versión con embrague de fricción:**
  - Gire la hélice a mano y con ligeros movimientos hacia adelante y hacia atrás, sintiendo el movimiento libre de 15º o 30º antes de que el cigüeñal comience a girar.

  Si la hélice puede ser girada casi sin fricción (menos de 25Nm = 222 in.lb) es necesario una investigación mas amplia.



Carburador:

- Verificar el libre movimiento del cable del acelerador y arranque/carburador por encima del rango completo. Comprobar desde la cabina del piloto.

Sistema de escape:

- Inspeccionar daños, fugas y funcionamiento anormal.

10.3.2) Antes de arrancar el motor

Lleve a cabo los chequeos pre-vuelo.

10.3.3) Chequeo pre-vuelo

▲ **AVISO**: **Desconectar el encendido** antes de girar la hélice
Desconecte ambos circuitos de encendido y calzar el avión. Tenga la cabina del piloto ocupado por una persona competente

Procedimientos operativos:

▲ **AVISO**: Llevar a cabo las verificaciones pre-vuelo solamente con el motor frío. **Riesgo de quemaduras y escaldaduras.**

-Verificar fugas de aceite, liquido refrigerante y combustible.
-Sí las fugas son evidentes, rectificar antes de volar.

■ **ATENCION**: Deben de ser observadas las especificaciones de la sección 10.2

-Verificar el nivel del refrigerante en **la botella de rebose**. Rellene cuando sea necesario hasta el tope.

- El nivel de liquido refrigerante debe de estar entre las marcas max. y min. O por lo menos 0,2 litros (0.4 liq pt).

■ **ATENCIÓN**: Las especificaciones de aceite de la sección 10.2 Deben de ser observadas.

Verificar el nivel de aceite y rellenar como pida.

▲ **AVISO**: La hélice no debe de ser girada en sentido contrario a la dirección normal de rotación. Vea también la sección 10.1) Limites Generales de funcionamiento.

- Antes de comprobar el nivel de aceite girar la hélice a mano varias veces en la dirección de rotacion del motor para bombear desde el motor al deposito de aceite, o poner el motor al ralentí durante un minuto.

Este proceso terminará cuando el aire retorne al depósito de aceite y pueda ser apreciado por un murmullo en el déposito de aceite abierto.

◆ **NOTA**: El nivel de aceite debe estar entre la marca máx. y min. pero nunca debe estar por debajo de la marca min. Antes de largos períodos de funcionamiento asegure de que el nivel de aceite esta por lo menos en la posición media.

Diferencia entre las marcas máx. y min.= 0,45 litros (0.95 liq pt).

